

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024

Nr. 50

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 maart 2024

In de ochtend van 23 februari 2023 is de bouwkuip in het Julianakanaal ter hoogte van Berg-Obbicht volgelopen. Op deze locatie wordt door Rijkswaterstaat het kanaal verbreed als onderdeel van het project Maasroute (opwaardering vaarwegtraject Ternaaien-Weurt tot scheepvaartklasse Vb). Bij Berg-Obbicht werd een damwand in het midden van het kanaal geplaatst, waarna in een drooggezette bouwkuip de werkzaamheden werden uitgevoerd. De doorgaande scheepvaart kon plaatsvinden via een versmalde vaarstrook. Tijdens deze werkzaamheden is de damwand van de bouwkuip op één plek over een breedte van circa 10 meter «opengeklapt», waarna de bouwkuip vervolgens is volgelopen met water. Het verbreden en verdiepen van het kanaal én het tegelijkertijd openhouden voor de scheepvaart is, gelet op de bodem van het kanaal, een zeer uitdagende en complexe opgave.

Meteen na het vollopen is de calamiteit verholpen door het herstellen en verstevigen van de damwand. Vanaf 20 maart 2023 is er weer scheepvaart mogelijk op dit traject. Echter, de bouwkuip is als calamiteit hersteld, maar niet «verwijderd» en er blijft een sterk versmalde, vaarweg bestaan. Dit leidt tot veiligheidsrisico's op het kanaal maar ook nog tot vernattingsrisico's met ecologische schade aan de nabij gelegen Kingbeek.

Er zijn vanaf dat moment direct meerdere maatregelen genomen om de situatie rondom de bouwkuip te stabiliseren en ontstane risico's te mitigeren (onder andere actieve scheepvaartbegeleiding, aanbrengen bebording, instellen maximale vaarsnelheid, afpompen lekwater, aanbrengen kleilaag in de bouwkuip en reparaties aan de vaargeul). Hoewel het er aanvankelijk op leek dat de situatie door de genomen maatregelen onder controle/beheersbaar was, is na verloop van tijd gebleken dat deze maatregelen niet afdoende zijn. Deze situatie in stand laten is onveilig voor de scheepvaart en het milieu. Sinds 29 september

2023 hebben zich rondom de versmalde vaarweg ter hoogte van de bouwkuip, acht geregistreerde scheepvaart gerelateerde veiligheidsincidenten voorgedaan. Sinds het vollopen van de bouwkuip lekt daarnaast kanaalwater in de kwetsbare natuur van de Kingbeek en (omdat de lekkages niet kunnen worden gestopt) dreigt daardoor (steeds grotere) schade aan de natuur op te treden.

Het veilig verwijderen van de damwand en het uitvoeren van het noodzakelijke herstel van de bodem zonder droogzetten van het kanaal blijkt niet mogelijk. De samenstelling van de bodem en staat van het kanaal laten dat niet toe. Zodra, in een met water gevuld kanaal, begonnen zou worden met het verwijderen van de damwand zou de bouwkuip weer vol water komen te staan en zou er wederom forse vernatting optreden bij Nattenhoven en de Kingbeek. Dit is niet acceptabel. Rijkswaterstaat wil dit risico niet nog een keer nemen, enerzijds vanwege de veiligheid voor de werknemers van de aannemer en anderzijds voor de schade aan de natuur, omgeving en economie. Dit betekent dat, om de bouwkuip te verwijderen, het kanaal tussen «Brug Berg» tot de Sluis in Born over een lengte van ongeveer vier kilometer dient te worden afgesloten en te worden drooggezet. Door het kanaal droog te zetten, kan tegelijkertijd het oorspronkelijke werk (verbreden en verdiepen) worden afgemaakt. Alleen op die manier kan de scheepvaartveiligheid en een veilige uitvoering van het werk worden gegarandeerd en het lekken van water naar de Kingbeek worden stopgezet.

Dit zal helaas leiden tot een stremming van het doorgaande scheepvaartverkeer op dit deel van het kanaal voor een lange periode, en leiden tot een aanzienlijke impact op de (economische) omgeving van het Juliana-kanaal. Bedrijven blijven in principe bereikbaar, maar scheepvaart zal hierdoor fors moeten omvaren.

Op de omvaaroute ligt keersluis Limmel (Maastricht). Wanneer keersluis Limmel vanwege hoog water, storingen of incidenten gesloten zou worden, worden bedrijven aan het kanaal (haven Stein) onbereikbaar en is er geen alternatieve route mogelijk richting Antwerpen/Rotterdam. Rijkswaterstaat zal zorgdragen voor een maximale beschikbaarheid van Keersluis Limmel tijdens de werkzaamheden.

De huidige situatie dient zo kort als redelijkerwijs mogelijk te blijven bestaan. Daarom zal Rijkswaterstaat aan de huidige aannemer de opdracht geven. Deze gaat op zo'n kort mogelijke termijn aan de slag. De tijd tot het kanaal daadwerkelijk wordt afgesloten wordt gebruikt voor de vervoerders/verladers en bedrijven in de omgeving die afhankelijk zijn van het kanaal om zich voor te bereiken op deze situatie.

De verwachting is dat uiterlijk in oktober dit jaar de werkzaamheden starten. Afhankelijk van de weersomstandigheden zijn de werkzaamheden naar verwachting in april/mei 2025 gereed. Een indicatie van de verwachte extra kosten voor het project zijn in beeld gebracht, maar dit wordt nog verder aangescherpt. U wordt daarover op een later moment geïnformeerd.

In de periode tot afsluiting van het Julianakanaal voor de scheepvaart zal nog een aantal aanvullende maatregelen genomen worden voor verdere beheersing van het veiligheidsrisico gedurende de periode tot de daadwerkelijke start van de werkzaamheden. Deze maatregelen gaan per direct in. Zo mogen lege en half beladen schepen zonder actieve boegschroefbesturing voortaan bij een windkracht van 3 of meer niet meer de bouwkuip passeren, dienen duwbakken «met de stompe kant naar voren» te varen en zal een tweede schip ten behoeve van actieve

scheepvaartbegeleiding 24/7 ingezet worden. Daarmee wordt het kanaal in feite nu al gedeeltelijk afgesloten voor bepaalde typen schepen, bij windkracht 3 of meer.

Het langdurig afsluiten van een deel van het kanaal, voor zowel de scheepvaart als bedrijven die afhankelijk zijn van het kanaal, is een zeer vervelende situatie. Op dit moment worden de omgevingspartijen en schippersorganisaties geïnformeerd over dit besluit en worden op korte termijn afspraken gemaakt over het vervolg. Rijkswaterstaat is en blijft hierover in gesprek met de omgevingspartijen. Tevens wordt een impactanalyse gemaakt. De komende maanden tot aan de gehele afsluiting, zal aan de hand daarvan met de omgeving gekeken worden hoe de impact zoveel als mogelijk te beperken. Partijen die door de afsluiting onevenredig zwaar worden getroffen kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek om vergoeding indienen op grond van artikel 4:126 van de Algemene wet bestuursrecht en de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers